FRC 16247

CORPS LÉGISLATIF.

CONSEIL DES CINQ-CENTS.

Case FRC 19617

RAPPORT

Sur l'état de situation des canaux de navigation d'Orléans & de Loing,

PAR L. B. GUYTON,

AU NOM DE LA COMMISSION DES CANAUX.

Séance du 5 Vendémiaire, l'an V.

CITOYENS REPRÉSENTANS,

LA commission que vous avez chargée de vous rendre compte de l'état de situation des canaux de navigation, & de vous proposer les moyens d'utiliser ces propriétés nationales,

THE NEWBERRY LIBRARY

vient aujourd'hui remplir cette tâche, relativement aux canaux d'Orléans & de Loing.

Il y a un mois que ce rapport est prêt, & que la commission vous a demandé qu'il fût mis sur la feuille d'ordre du jour ; mais elle pensoit que le parti que prendroit le Conseil des Anciens sur votre résolution du 29 thermidor concernant le canal du Midi, pouvoit éclairer & abréger la discussion sur un grand nombre d'articles qui se décident par les mêmes motifs.

Cependant, par sa lettre du 2 complémentaire, le ministre des finances vient de renouveler ses instances près de la commission pour l'engager à vous soumettre sans retard son travail sur les canaux d'Orléans & de Loing : en effet, la saison du chômage de la navigation s'avance, elle touche à sa fin ; c'est, comme il l'observe, le seul temps de l'année où l'on puisse travailler aux réparations de ces deux canaux, qui ne sont ni moins urgentes ni moins considérables que celles du canal du Midi, & dont le retard peut influer sensiblement sur les moyens d'approvisionnement de Paris *Ces canaux ont été bien négligés*, suivant le rapport de l'inspecteur Cadet-Limay, *sur-tout dans les dernières années de la jouissance de la maison d'Orléans*. . . *La plus grande partie des biez est obstruée par des roseaux & dépôts de vases*, &c. On ne pensera pas même à faire ces réparations sur les produits de ces canaux, tant que vous n'aurez pas ordonné la perception des droits en numéraire. Faudra-t-il donc tirer du trésor public ? mais quand il pourroit fournir, ne seroit-ce pas le comble du désordre de le voir répandre là où il devroit recueillir ? On vous a dit au sujet du canal du Midi : S'il exige de grands travaux, que le trésor public verse des fonds pour les payer : Eh bien ! le chargez-vous ? malgré les circonstances si difficiles où il se trouve, cet ordre est exécuté. 200 mille livres valeur métallique ont été assignées pour commencer ces travaux, tandis que deux compagnies avoient déposé leurs soumissions de réaliser 600 mille livres pour le remettre complétement en état d'entretien ; tandis que des sommes ordonnancées

depuis six mois, pour travaux faits au canal du centre, restent non acquittées. Qui doutera maintenant combien l'intérêt privé a d'avantage sur l'intérêt commun ; combien il a d'activité, d'énergie, de moyens de réussir, dans les mêmes circonstances où le bien général succombe, entraîné par des événemens qui ne laissent prise à aucune responsabilité?

Mais aucun intérêt privé n'est encore éveillé sur la conservation des canaux d'Orléans & de Loing ; c'est tout froidement la prospérité du commerce, l'importance d'un débouché pour les productions de plusieurs départemens, de l'arrivage des denrées de première nécessité pour une immense population, qui peuvent appeler l'attention sur cet objet. Vous penserez sans doute que c'est un motif de plus pour les Représentans du peuple de s'en occuper & de faire du moins tout ce qui est en leur pouvoir pour conserver une branche aussi utile de navigation, sans que son entretien soit onereux aux finances de la République.

Votre commission n'a pas prévu qu'il pût y avoir ici aucune discussion sur la propriété. Les canaux d'Orléans & Loing ont été possédés depuis leur construction par la maison d'Orléans ; ils sont rentrés dans les mains du souverain par la confiscation des biens du dernier possesseur.

Il est vrai que la première invention du canal d'Orléans est due à Robert Mahieu, qui l'entreprit à ses frais en 1676, qui en poussa les ouvrages au point d'en démontrer la possibilité ; mais trois ans après, par édit du mois de mars 1679, le roi en reprit la possession pour la donner à Philippe d'Orléans, & révoqua le don fait à Robert Mahieu, que Philippe d'Orléans fut chargé d'indemniser suivant l'estimation faite de gré à gré, ou par des commissaires ; car, tel fut toujours le style de la chancellerie, les rois disposant, à titre de souveraineté, des fonds que devoit traverser un canal, ils en faisoient don & cession, sans les avoir ni acquis, ni possédés ; ils révoquoient ces dons

pour les transporter à d'autres : on en trouve la preuve littérale jusques dans les lettres-patentes de 1632 pour la concession du canal de Briare, où, après la cession *du fonds, très-fonds dudit canal, levées & écluses d'icelui*, &c. on lit cette clause : *avons révoqué & révoquons tous dons que nous pourrions avoir ci-devant faits, à quelque personne ou pour quelque cause & occasion que ce soit.*

Il n'y a donc pas d'apparence qu'il se présente des descendans de Robert Mahieu pour disputer à la nation la disposition de ce canal ; l'inventeur a souscrit l'extinction de tous ses droits en recevant l'indemnité qui lui étoit réservée par l'édit du mois de mars 1679 ; & s'il a laissé de la postérité, on peut juger que la jouissance des faveurs de la fortune ne les a pas enivrés au point de croire qu'un siècle de dignités & de richesses ne suffiroit pas pour récompenser en eux le génie de leur auteur : comme s'il pouvoit y avoir des cas où la reconnoissance de la nation pût être sans mesure pour la prodigalité, & sans terme pour la durée envers la descendance de celui qui en est l'objet !

Il y a encore moins de doute par rapport au canal de Loing, construit par Philippe d'Orléans, alors régent, en vertu de lettres-patentes, en forme d'édit, de novembre 1719.

Ce n'est pas que l'on n'y trouve aussi les clauses de cession *à titre de propriété incommutable*, de *propriété distincte de l'apanage*, la renonciation à toute réversion & réunion, la déclaration que la dépense à faire tiendra lieu de finance, & autres expressions servant à colorer ces sortes d'actes. Mais il y a ici une circonstance qui suffit pour mettre en évidence la nullité de l'aliénation à titre perpétuel.

Ce canal, qui est le prolongement jusqu'à la Seine, des canaux de Briare & d'Orléans, avoit été projeté & autorisé en même temps que celui de Briare, qui, comme je l'ai dit, remonte à 1638. On voit, en effet, dans les lettres-patentes du mois de septembre de cette année, que les entrepreneurs

du canal de Briare se soumettoient à élargir ou rétrécir la rivière de Loing, à y faire des écluses où il en seroit besoin, *le tout afin que ladite rivière puisse porter bateaux plus grands que ceux qui y sont ordinairement.*

L'utilité de ces ouvrages est encore plus développée dans l'édit de 1719, où l'on rappelle les naufrages fréquens sur cette rivière, les offres des marchands & voituriers de payer un droit de navigation, pour être à l'abri de ces dangers, pour se rédimer des vexations des meûniers, des extorsions *des bateliers du pays*, qu'ils sont obligés d'appeler à leur secours, & autres abus qu'il est facile de croire par ceux qui existent encore sur quelques rivières, par ceux que nous a fait connoître l'expédition du lougre *le Saumon*, dans la navigation même du cours de la Seine, & que l'on parviendra peut-être à faire cesser, si le bien public peut sortir triomphant de la lutte que lui prépare une foule de petits intérêts personnels & locaux.

Quoi qu'il en soit, la rivière de Loing étoit navigable avant 1719.

La trace de ce fait subsiste encore, puisque le canal occupe une partie du lit de la rivière, & que dans le surplus c'est la rivière même qui fait la continuation du canal. On n'a pas encore été jusqu'à mettre en question si une rivière portant naturellement bateau pouvoit être tenue en propriété privée, & distraite à perpétuité du domaine public.

Après vous avoir fait connoître l'époque de la construction de ces deux canaux, les droits que la nation a d'en disposer pour la prospérité de son commerce & l'avantage de ses finances, votre commission croiroit abuser de vos momens que de retracer toutes les questions de détail, de rappeler tous les principes qu'elle a développés dans son premier rapport, & auxquels vous avez donné votre assentiment lors de la résolution du 29 thermidor. Elle vous observera seulement qu'elle n'a fait au régime d'administration que vous avez

adopté, d'autres changemens que ceux commandés par les localités.

C'est ainsi, par exemple, qu'elle a cru devoir vous proposer un seul conservateur, garde des archives, pour les deux canaux, qui ont toujours été régis de la même manière, & dont l'un n'est véritablement que le prolongement de la navigation de l'autre.

C'est ainsi qu'elle a jugé suffisant d'obliger le fermier à tenir à ses frais deux ingénieurs-directeurs des travaux.

C'est ainsi qu'elle a conservé aux nourrices le petit avantage dont elles sont en possession, de ne payer que demi-droit sur les coches ou bateaux de voyageurs.

Il ne me reste donc qu'à vous faire connoître les bases sur lesquelles sont établis les nouveaux tarifs des droits de navigation qui doivent être annexés au projet de résolution.

La commission, après avoir pris tous les renseignemens qu'elle a pu se procurer, a pensé que les droits que l'on perçoit actuellement ne devoient pas être augmentés, soit parce que ces droits, quoique plus anciennement établis que ceux du canal du midi, sont néanmoins plus forts, soit parce que les circonstances seroient peu favorables à cette augmentation, le commerce ayant plus besoin que jamais de toute la faveur qui peut lui rendre son activité.

L'avantage d'une perception uniforme sur les canaux d'Orléans & de Loing lui a paru d'abord un motif suffisant de faire disparoître toute différence, en arrêtant un seul tarif basé uniquement sur les distances; mais ce qui n'étoit qu'une répartition différente sur les transports arrivant de Briare ou de Montargis devenoit une augmentation de droits, quoique légère, sur les bateaux venant par le canal d'Orléans, & qui, destinés au transport des produits du territoire pour la plus grande partie, plutôt qu'à un grand commerce, étoient moins dans le cas de la supporter.

La commission s'est déterminée en conséquence à laisser subsister le quinzième en sus du tarif commun qui se perçoit

de toute ancienneté sur le canal de Loing, pour les marchandises qui y arrivent de Briare ou de Montargis, conformément à l'article 2 de l'édit de 1719.

Nous ne vous proposerons donc d'autre changement dans les tarifs que ceux nécessités par leur rédaction dans les nouvelles mesures, c'est-à-dire des fractions de deniers ajoutées ou négligées pour arriver à un nombre rond, ou du moins à une expression si simple, que les multiples se présentassent naturellement & sans calcul.

Ainsi, dans le tarif du canal d'Orléans, le poinçon de vin, qui est porté à dix centimes pour cinq kilomètres ou une lieue moyenne de deux mille cinq cent soixante-six toises, se trouvera payer seulement pour le trajet entier 29 sous 3 den. au lieu de 30 qu'il payoit précédemment.

Ainsi, pour les marchandises au poids, la plus grande approximation ne s'est trouvée qu'en fixant le dizain de myriagrammes, c'est-à-dire deux cent quatre livres, à six centimes; ce qui fait un peu moins d'un demi-denier d'augmentation par quintal, & par lieue de deux mille cinq cent soixante-six toises.

C'est sur ce plan que tous les articles ont été rédigés, en rappelant l'expression des anciens tarifs, & en indiquant pour le trajet entier le rapport du montant des droits qui se perçoivent actuellement, avec ceux établis en francs, décimes & centimes.

Si cette transition des anciennes mesures aux nouvelles a présenté à votre commission quelques difficultés dans une circonstance où elle avoit à changer les expressions de distance, de dimension, de poids & de signes monétaires, sans toucher à la quotité du droit, & en s'imposant en même temps la condition de rejetter toute fraction complexe, elle ne doit pas vous laisser ignorer que ce travail lui a fourni l'occasion de voir de plus près les avantages qui devoient résulter du système uniforme établi par la Constitution. Imagineroit-on que, pour le seul canal de Loing, le tarif actuellement en usage, qui a été remis à votre commission par le ministre des finances, &

qui comprend moins d'articles de détail que celui qu'elle vous présente aujourd'hui sur une seule feuille, forme cependant un *in-folio* de 73 pages, divisé en chapitres relativement aux distances ? imagineroit-on que les marchandises chargées à une mesure sur un des points de ce canal, sont reçues, en arrivant à leur destination, à une mesure différente : de sorte que, pour faciliter la perception des droits, on a été obligé de donner à la suite de ce tarif, la réduction des mesures particulières de *l'Isle-Bouchard*, de *Saumur*, de *Chinon*, de *Nantes*, d'*Angers*, d'*Amboise*, de *Tours*, de *Blois*, de *Beaugency*, de *Châtelleraut* & de *Brissac*, à un type commun, qui est ici la mesure d'Orléans ? Non, quand la Constitution aura effacé les traces d'un régime aussi difforme, qui a pris naissance dans les temps les plus barbares de la féodalité, qui ne s'est maintenu que pour armer la cupidité contre la bonne foi, on ne voudra plus croire qu'il ait pu exister. C'est sans doute un grand motif pour nous, qui en sommes témoins, d'employer tous les moyens de vaincre la paresse de quelques esprits qui résistent encore à sa destruction ?

Le projet de résolution que la commission m'a chargé de vous présenter n'est, au surplus, qu'une nouvelle application des principes établis dans son premier rapport.

PROJET DE RÉSOLUTION.

Le Conseil des Cinq-Cents, après avoir entendu le rapport de la commission chargée d'examiner l'état de situation des canaux de navigation, & de lui proposer les mesures à prendre à l'égard de ces propriétés nationales ;

Considérant que les canaux d'Orléans & de Loing forment une branche importante de communication qui pourroit être interrompue, si leur entretien n'étoit assuré par le mode de paiement des droits qui s'y perçoivent, & si l'on ne profitoit de la saison qui permet de travailler aux réparations ;

Déclare qu'il y a urgence.

Le Conseil, après avoir déclaré l'urgence, prend la résolution suivante :

ARTICLE PREMIER.

Le droit de navigation sur les canaux d'Orléans & Loing continuera d'être distinct & séparé du prix de voiture ou de fourniture & conduite des bateaux, pour lesquelles les conventions entre les chargeurs & les propriétaires & patrons de bateaux demeurent libres.

II.

Sont exceptés de la disposition de l'article précédent, les bateaux pour les voyageurs, ou coches d'eau, qui seront fournis, comme ci-devant, par l'administration desdits canaux, & pour lesquels le prix de voiture sera réuni au droit de navigation.

III.

Il sera payé par toute personne voyageant sur lesdits coches, quinze centimes pour cinq kilomètres (2566 toises ancienne mesure).

Le même droit sera perçu pour toute personne voyageant sur d'autres bateaux, excepté les patrons & gens de l'équipage.

Il ne sera payé que moitié dudit droit pour les militaires & matelots en activité de service.

Les nourrices jouiront, comme par le passé, de la même diminution.

IV.

Les droits de navigation sur les matières & marchandises, qui se perçoivent actuellement, & anciennement établis par le tarif de 1642 pour le canal de Briare, rendu commun

aux canaux d'Orléans & Loing par lettres-patentes du mois de mars 1679 & novembre 1719, seront perçus à l'avenir conformément aux tarifs annexés à la présente pour chacun desdits canaux d'Orléans & Loing.

V.

Les barques servant aux riverains pour le transport de leurs denrées d'un bord à l'autre dans l'étendue d'une même commune, ne seront sujettes à aucun droit, à la charge par les propriétaires de tenir la main à ce que lesdites barques n'embarrassent la voie d'eau, & de se conformer aux règlemens de police de la navigation.

VI.

Lesdits tarifs seront imprimés & affichés dans le lieu le plus apparent des bureaux établis pour la perception, & les distances marquées par des bornes indicatives numérotées.

VII.

Les droits seront acquittés en numéraire.

VIII.

Le Directoire exécutif pourra affermer la perception des droits portés auxdits tarifs, ensemble les moulins, usines, étangs, rigoles, bâtimens, fonds ruraux, pépinières, & autres dépendances des canaux d'Orléans & Loing, en chargeant le fermier de les mettre & tenir en bon état, de faire faire annuellement les ouvrages d'entretien & réparation, tant des canaux que des usines, chemins & bâtimens, conformément au devis qui en sera dressé par l'ingénieur chargé de l'inspection générale des deux canaux; de prendre à son compte les frais de régie, garde, recette, service des employés, &c.; de recevoir par inventaire les effets, usten-

files & matériaux qui s'y trouveront ; enfin de tenir, comme par le passé, les coches & bateaux pour les voyageurs.

IX.

Le nettoiement des rigoles, contre-fossés, & aqueducs, ainsi que l'entretien des abreuvoirs, continuera d'être à la charge de l'administration desdits canaux, & fera en conséquence partie des conditions du bail.

X.

Le bail pourra être fait pour vingt-neuf ans, & non au-delà ; il contiendra la réserve au profit de la République, d'une part dans les bénéfices excédant une somme fixe.

XI.

Le fermier sera tenu de donner un cautionnement suffisant en immeubles.

Il versera le prix du bail directement à la trésorerie nationale.

XII.

Le fermier & ses prépossés se conformeront au règlement qui sera fait pour la police de la navigation.

XIII.

Il y aura un conservateur pour les deux canaux, faisant en même temps fonctions d'archiviste, qui résidera dans le lieu le plus central désigné par le Directoire exécutif ;

Un ingénieur en chef chargé de la surveillance des travaux pour tous les départemens traversés par les deux canaux, ou dans lesquels il se trouve des ouvrages d'art pour y rassembler les eaux ;

Deux ingénieurs ordinaires sous le nom de directeurs ;

Et des gardes en nombre suffisant pour le maintien de la police de la navigation, & la répression des délits & entreprises.

Le conservateur & l'ingénieur en chef seront les seuls dont le traitement sera à la charge de la République.

XIV.

Le conservateur & l'ingénieur correspondront avec les ministres des finances & de l'intérieur ; ils leur adresseront au moins tous les trois mois un état de situation, & recevront directement leurs ordres.

Le conservateur tiendra le dépôt des titres, mémoires, plans, registres, & autres papiers concernant lesdits canaux ; il veillera à la répression des délits, à la poursuite de toutes les affaires qui intéresseront leur conservation, ou les propriétés qui en dépendent. Les gardes seront tenus de lui donner avis des rapports qu'ils auront déposés.

XV.

Les gardes prêteront serment devant le tribunal du département, ou devant le juge-de-paix de l'arrondissement où ils exerceront leurs fonctions. Dans le dernier cas, ils enverront sans délai extrait de l'acte dressé par le juge-de-paix au greffe du tribunal civil du département pour y être enregistré conformément à la loi du 16 thermidor dernier.

Ils porteront une plaque ou médaille, sur laquelle seront écrits ces mots : *Garde du canal de*

Les procès-verbaux qu'ils dresseront feront foi jusqu'à preuve contraire ; ils les déposeront dans les vingt-quatre heures entre les mains du commissaire du Directoire exécutif près l'administration municipale du lieu du délit, qui sera tenu d'en faire le renvoi à l'officier de justice qui devra en connoître.

XVI.

Il sera fait tous les ans, immédiatement après la confection des ouvrages d'entretien & réparations, par un ingé-

nieur ou inspecteur ayant mission spéciale, une tournée dans toute l'étendue desdits canaux, lequel dressera procès-verbal de visite & reconnoissance des ouvrages ordonnés, de la manière dont ils auront été exécutés, & de ceux qu'il jugeroit avoir été omis ou négligés dans le devis de l'ingénieur résident.

XVII.

Les contestations qui pourront survenir, soit sur l'exécution du règlement de police de navigation, soit relativement aux entreprises des riverains desdits canaux, seront portées devant les juges de paix & tribunaux de l'arrondissement.

XVIII.

Ceux qui seront convaincus d'usurpation ou envahissement de quelques parties desdits canaux, seront condamnés à une amende qui ne pourra s'élever au-dessus du double de la valeur de l'objet usurpé, & être moindre que la moitié.

Dans le cas de violence ou d'enlèvement furtif, la procédure sera instruite & jugée suivant les dispositions du code pénal, sur la dénonciation des prépolés à la garde desdits canaux.

XIX.

Les administrations départementales & municipales, & les commissaires du Directoire exécutif près desdites administrations, sont tenus, sous leur responsabilité, d'informer le ministre de l'intérieur, des entreprises, abus & malversations qui pourroient venir à leur connoissance.

XX.

La présente résolution sera imprimée; elle sera portée au Conseil des Anciens par un messager d'état.

TARIF

DES DROITS DE NAVIGATION

Qui seront perçus sur le canal d'Orléans, par chaque distance de cinq kilomètres (2566 toises, anc. mes.)

Nota. Le trajet entier de ce canal, depuis son embouchure dans la Loire à Combleux jusqu'à Buges, au-dessous de Montargis, est de 73.285 kilom. (37610 *toises* 3 *pieds*, *anc. mes.*)

	CENTIMES.
LE POINÇON de vin, de la capacité de 228 litres (environ 240 pintes, *anc. mes.*), paiera. .	10
Ce qui revient pour le trajet entier à 1 franc 46. 57 cent., ou 29 sols 3 den.	
De vinaigre, eau-de-vie et liqueurs spiritueuses de toute espèce	*même droit.*
De bière, cidre, verjus et boisson demi-vin	*les deux tiers.*
De lie de vin	*moitié.*
(Les vins, eaux-de-vie, liqueurs et autres boissons en bouteilles, paient au poids)	
De cendres neuves	17
D'ocre, de pierres-à-fusil	10
De fruits, comme pommes, poires, noix, noisettes, etc.	*les deux tiers du poinçon de vin.*
De légumes, comme raves, navets, oignons, carottes, etc.	
De dégras (huile ayant servi pour les peaux)	
LE PANIER de fruits, légumes, etc. de la capacité du demi-poinçon	*le tiers.*
LE POINÇON vide	1
LA PIPE vide	*un tiers en sus.*
LE DIZAIN DE MYRIAGRAMMES de marchandises au poids, non encombrantes	6

CENTIMES.

Ce qui fait pour le trajet entier 87. 94 cent.
Ce qui revient, par quintal, à 8 sous 9 deniers (1).
De marchandises encombrantes . . . . . *un quart en sus.*

LE MÈTRE CUBE de solives (environ 29 pieds cubes) . . 12. 5
Ce qui fait pour le trajet entier 1 franc 53 centimes.
Ce qui revient, pour le cent de solives de 12 pieds de longueur sur 6 pouces de chaque face, à 15 liv. 3 s. 9 d. (2).

LE CENT DE MÈTRES de voliges de sapin, de 1 à 2 centimètres d'épaisseur sur 3 décimètres de largeur 7
Ce qui fait pour le trajet entier 1 franc 2. 6 centimes.
Ce qui revient pour le cent de toises de 6 à 7 lignes d'épaisseur sur 12 pouces de largeur, à 1 liv. 19 s. 11 d. (3).
De planches de chêne et de sapin, de 3 centimètres d'épaisseur et au-dessous, de 3 décimètres de largeur et au-dessous . *moitié en sus.*
De 4 décimètres d'épaisseur sur 3 décimètres de largeur . . . . . *trois quarts en sus.*
De 5 à 6 centimètres d'épaisseur sur 3 décimètres de largeur . . . . . *le double.*
De tables de noyer, cerisier, merisier, bois des îles, etc. 28

LE MILLIER de bois de fente, appelé *aissy* 7
Ce qui fait pour le trajet entier, 1 franc 2. 6 centimes.
Ce qui revient à 1 liv. 6 d.

---

(1) La division du trajet entier par 5 kilomètres donne 14.657, et ce nombre multiplié par 6 centimes produit 87.94; d'autre part le dizain de myriagrammes répond à 204 liv. 44. On a donc cette proportion, 204.44 : 160 :: 87.94 : 43.01, ou 8 s. 7 den.

(2) Preuve, 50461 pouces cubes (valeur du mètre cube) : 418400 (valeur du cent de solives) :: 183212 : 151,909, ou 15 liv. 3 s. 9 den.

(3) 100 mètres : 194.84 (valeur de 100 toises) :: 102.6 : 199.9, ou 1 liv. 19 s. 11 den.

	CENTIMES.
LE MILLIER de cercles de poinçon	*moitié en sus.*
De lattes quarrées ou d'échalas	9
De lattes à ardoise	20
De parquet, boissellerie, sceilles, etc. . .	35
De merrains à faire poinçons	45
De coches de bois de chauffage	28
LE STÈRE ou mètre-cube de bois de chauffage . . .	4. 5
Ce qui fait pour le trajet entier 65. 95	
Ce qui revient pour la corde des eaux et forêts, à 2 liv. 10 s. 6 d. (1)	
De bois à charbon	*trois cinquièmes dud. droit.*
LE KILOLITRE de charbon de bois	24
Ce qui fait pour le trajet entier 3 francs 51 centimes.	
Ce qui revient pour le poinçon, à 16 s. (2).	
LE CENT de perches d'aulne de 48 centimètres de grosseur au gros bout et de toute longueur	7
Ce qui fait pour le trajet entier 1 franc 2. 6 centimes, ou 1 liv. 0 s. 6 d.	
De bottes de brins de bouleau	*un quart en sus.*
D'arbres fruitiers à basse tige	*les trois-quarts.*
D'arbres fruitiers à haute tige, le triple ou	21
De bottes d'osier blanc	14
De bottes d'écorce à faire du tan	56
De jantes à faire des roues	25
De sabots	9. 5
Ce qui fait pour le trajet entier 1 franc 39 centimes, ce qui revient pour la grosse, ou les 12 douzaines, à 2 liv. 0 s. 1 d. (3).	

(1) La corde vaut 3835 mètres cubes ; or, 1 : 3835 :: 65,5 : 25294, ou 2 liv. 10 s 6 den.

(2) Preuve, 1000 litres : 228 :: 351.7 : 80, ou 16 s.

(3) 100 : 139 :: 344 : 200.4, ou 2 liv. 0 s. 1 d.

UN

	Centimes.
Un train ou radeau de 27 mètres de longueur (environ 14 toises), paiera, savoir,	
De bois de chauffage.	2 fr. 49
De planches, de chêne et sapin	4 fr. 14
De bois quarrés.	5 fr. 17
Les trains plus longs, à proportion.	
Bateau de charbon de terre, de la tenue de 60 centimètres d'eau, non compris le fond (environ 22 pouces)	1 fr. 71
Ce qui fait pour le trajet entier 25 francs 6 centimes, ou 25 liv. 1 s. 2 d.	
De cendres lessivées, *dites* charrées	*même droit.*
De bois de chauffage, même tenue d'eau	2 fr. 46
De bois de grume, même tenue d'eau	3 fr. 42
De moëllons et plâtre, même tenue	2 fr. 74
De foin, châtaignes ou marrons, même tenue d'eau	4 fr. 10
De pierres de taille, de poterie, même tenue d'eau	*même droit.*
De bois de charronnage, même tenue	4 fr. 72
De marbre, même tenue	*même droit.*
De fruits, même tenue	*même droit.*
De bois quarrés, même tenue	5 fr. 12
De bois de fente, merrain, sabots, planches, même tenue	5 fr. 46
De sceilles et boisselerie, même tenue	*même droit.*
De bétail, même tenue	*même droit.*
D'ardoises, même tenue	8 fr. 20
De canons, même tenue	*même droit.*
Bateau a bascule de poissons, à la tenue de 60 centimètres d'eau, paiera par double décimètre de tillac	13
Ce qui fait pour le trajet entier, 1 franc 90. 54 centimes	
Ce qui revient par pied de tillac à 3 liv. 1 s. 9 den. (1).	

Un bateau de 160 décimètres de longueur (environ 8 toises) paiera . . . 2 fr. 6

Ce qui fait pour le trajet entier 30 francs 5 centimes.

(1) Preuve, le double décimètre répond à 0, 61589 pieds, qui est à 190.54 centimes, comme 1 est à 309.37, ou 3 liv. 1 s. 9. d.

Rapport par Guyton.

	Centimes.
Un bateau de 185 décimètres (environ 9 toises $\frac{1}{2}$). .	3 fr. 7
Ce qui fait pour le trajet entier 44 francs 99 centimes.	
De 205 décimètres (environ 10 toises $\frac{1}{2}$). .	3 fr. 75
Ce qui fait pour le trajet entier 54 francs 96 centimes.	
De 215 décimètres (environ 11 toises). .	4 fr. 10
Ce qui fait pour le trajet entier 60 francs 9 centimes.	
Tous bateaux qui tiendront plus de 60 centimètres d'eau, paieront par chaque double centimètre d'augmentation	50
Ce qui fait pour le trajet entier 7 francs 33 centimes.	
Ce qui revient par pouce à 9 liv. 18 s. 4 d. (1).	
Bateau vide	68
Ce qui fait pour le trajet entier 9 francs 96.6 cent., ou 9 liv. 19 s. 3 d.	
Le mètre cube de moellons.	12.5
Ce qui fait pour le trajet entier 1 franc 83.21 centimes.	
Ce qui revient par toise cube à 13 liv. 10 s. 9 den. (2).	
De pierre de taille	25
Ce qui fait pour le trajet entier 3 francs 66 centimes.	
Ce qui revient pour le pied cube à 2 sous 6 den. (3).	
Le cent de carreaux de marbre poli.	34
Ce qui fait pour le trajet entier 4 francs 98.23 centimes, ou 4 liv. 19 s. 8 d.	
Les marbres ouvragés, comme tables, dessus de commodes, tablettes, etc. à proportion des carreaux.	

(1) 0.7391 pouce (valeur de 2 centimètres) : 1 :: 733 : 992 centimes, ou 9 liv. 18 s. 4 d.

(2) 0.1352 toise c. (valeur du mètre cube) : 1 :: 183.21 cent. : 1353. 7, ou 13 liv. 10 s. 9 d.

(3) 50461 pouces cubes (valeur du mètre cube) : 1728 (valeur du pied cube) :: 366.42 cent. : 12-54.

	Centimes.
Les statues et autres ouvrages de sculpture, en marbre et en pierre, paieront au poids.	
Meule de moulin	68
Ce qui fait pour le trajet entier 9 francs 96.67 centimes.	
Meule de Coutelier de cinq décimètres de diamètre, (environ 18 pouces)	2.
Ce qui fait pour le trajet entier 30 centim.	
Ce qui revient pour une meule de 15 pouc. de diamètre, à 5 sous (1)	
Les autres à proportion.	
Le millier d'ardoises quarrées	14
Ce qui fait pour le trajet entier 2 francs 5 centimes.	
D'ardoises rousses	28
Le kilolitre de toute espèce de bled. . . .	22
Ce qui fait pour le trajet entier 3 francs 22.5 centimes.	
Ce qui revient par muid, mesure d'Orléans, à 1 liv. 4 s. 8 d. (2).	
D'avoine.	14
Ce qui fait pour le trajet entier 2 francs 5 centimes.	
Ce qui revient par muid d'Orléans à 15 s. 11 d.	
De haricots, pois, fèves, lentilles, vesces, chenevis et millet.	*un tiers en sus.*
Les farines paieront au poids.	
Saumon salé et frais, par *gome* ou demi-poinçon de la capacité de 114 litres. . . .	5.5
Ce qui fait pour le trajet entier 80 centim. ou 16 s.	
Harengs salés et frais, par feuillette, de la capacité de *demi-gome*	*moitié.*
Morue verte par cent, à 66 poignées ou couples pour cent.	21

(1) 5 décimètres ou 18 pouces : 15 :: 30 : 25 centimes, ou 5 s.

(2) Le muid d'Orléans étant de 380 litres, on a 1000 : 380 :: 322.5 : 122.5 centimes, ou 1 liv. 4 s. 8 d.

	CENTIMES.
Ce qui fait pour le trajet entier 307 cent. ou 3 liv. 1 s. 4 d.	
Par poinçon ordinaire	10
Par futaille *dite* gros poinçon	*un tiers en sus.*
La merluche paiera au poids.	
LE KILOLITRE de sel	19
Ce qui fait pour le trajet entier 2 francs 78.5 centimes.	
Ce qui revient pour les dix muids et demi, chacun de 192 boisseaux, mesure de Paris, à 71 liv. 0 s. 4 d. (1).	
LE CENT de carpes, au-dessous de 32 centimètres . .	37.5
Ce qui fait pour le trajet entier 5 francs 49.6 centimes.	
De carpes de 32 centimètres et au-dessus.	68
Ce qui fait pour le trajet entier 9 francs 96.6 centim.	
De brochets, au-dessous de 32 centimètres.	37.5
Et pour le trajet entier, 5 fr. 49.6 centim.	
De brochets, de 32 à 40 centimètres . . .	75
Et pour le trajet entier, 10 fr. 99.27 cent.	
De brochets de 40 à 50 centimètres . . .	1 fr. 50
Et pour le trajet entier, 21 fr. 98.5 centim.	
De brochets de 50 centimètres et au-dessus.	2 fr. 73
Ce qui fait pour le trajet entier 40 fr. 1 centime.	

Les marchandises et denrées qui ne sont énoncées au présent tarif, paieront les droits suivant les articles auxquels elles auront le plus de rapport.

(1) Le muid répond à 2.434 kilolitres; les dix muids et demi font 25.55 kilolitres; or, 1 kilolitre : 25.55 :: 278 : 7102 centimes, ou 71 liv. 0 s. 4 d.

TARIF

DES DROITS DE NAVIGATION

Qui seront perçus sur le canal de Loing, par chaque distance de 5 kilomètres (2566 toises, anc. mes.)

Nota. Le trajet entier de ce canal, depuis Cepoy où il joint celui d'Orléans, jusqu'à son embouchure dans la Seine, au-dessous de Moret, est de 53.065 kilomètres (27236 *toises*, *anc. mes.*)

	CENTIMES.
LE POINÇON de vin, de la capacité de 228 litres (environ 240 pintes, *anc. mes.*), paiera . .	14
Ce qui fait pour le trajet entier 1 fr. 48.5 c. ou 1 liv. 9 s. 8 d.	
De vinaigre, eau-de-vie et liqueurs spiritueuses de toute espece	*même droit.*
De bière, cidre, verjus et boisson demi-vin.	*les deux tiers.*
De lie de vin	*moitié.*
(Les vins, eaux-de-vie, liqueurs et autres boissons en bouteilles, paient au poids.)	
De cendres neuves	23.5
Ce qui fait pour le trajet entier 2 francs 49 centimes.	
D'ocre, de pierres à fusil.	14.
De fruits, comme pommes, poires, noix, noisettes, etc.	*les deux tiers du poinçon de vin.*
De légumes, comme raves, navets, oignons, carottes, etc.	
De dégras (huile ayant servi pour les peaux.)	
LE PANIER de fruits, légumes, etc. de la capacité du demi-poinçon	*le tiers.*
LA PIPE vide	2.
Ce qui fait pour le trajet entier 21 cent. ou 4 s. 2 den.	

Rapport par Guyton.

	CENTIMES.
LE POINÇON vide.	*les trois quarts du droit précédent.*
LE DIZAIN DE MYRIAGRAMMES de marchandises au poids, non encombrantes.	7.5
Ce qui fait pour le trajet entier 79,6 centim.	
Ce qui revient, par quintal, à 7. s. 9 d. (1)	
De marchandises encombrantes	*un quart en sus.*
LE MÈTRE CUBE de solives (environ 29 pieds cubes) .	17
Ce qui fait pour le trajet entier 1 fr. 80 cent.	
Ce qui revient pour le cent de solives de 12 pieds de longueur, de 6 pouces de chaque face, à 14 liv. 19 s. 2 d. (2).	
LE CENT DE MÈTRES de volisses de sapin de 1 à 2 centimètres d'épaisseur sur 3 décimètres de largeur.	9.5
Ce qui fait pour le trajet entier 1 franc 0.8 centimes.	
Ce qui revient pour le cent de toises de 6 à 7 ligne d'épaisseur sur 12 pouces de largeur, à 1 liv. 19 s. 3 d. (3).	
De planches de chêne et de sapin, de 3 centimètres d'épaisseur et au-dessous, de 3 décimètres de largeur et au-dessous . .	*moitié en sus.*
Idem. de 4 centimètres d'épaisseur, sur 3 décimètres de largeur	*trois quarts en sus.*
Idem. de 5 à 6 centimètres d'épaisseur sur 3 décimètres de largeur	*le double.*

(1) La division du trajet entier par 5 kilomètres, donne 10.613, et le produit de ce nombre par 7.5 est 79.6.

D'autre part, le dizain de myriagrammes répond à 204 liv. 44.

On a donc cette proportion 204.44 : 100 :: 79.6 : 38.93, ou 7 s. 9 d.

(2) Preuve, 50461 pouces cubes (valeur du mètre cube) : 418400 (valeur du cent de solives :: 180 : 1496 centimes, ou 14 liv. 19 s. 2 d.

(3) 100 mètres : 194.84 (valeur de cent toises) :: 100.8 centimes : 196.39, ou 1 liv. 19 s. 3 d.

	Centimes.
Idem. de tables de noyer, cerisier, merisier, bois des îles, etc.	38
Le millier de bois de fente, appelé *aissy*	9.5
Ce qui fait pour le trajet entier 1 franc 0.8 centim.	
De cercles de poinçon.	*moitié en sus.*
De lattes quarrées ou d'échalas	12
De lattes à ardoise	26
De parquet, boissellerie, sceilles, etc . .	46.5
De merrains à faire poinçons	61.5
De coches de bois de chauffage	38
Le stère ou mètre-cube de bois de chauffage	6
Ce qui fait pour le trajet entier 63.67 cent.	
Ce qui revient pour la corde des eaux et forêts, à 2 liv. 8 s. 10 d. (1).	
De bois à charbon	*trois cinquièmes dudit droit.*
Le kilolitre de charbon de bois	33
Ce qui fait pour le trajet entier 3 francs 50 centimes.	
Ce qui revient pour le poinçon à 15 s. 11 d. (2).	
Le cent de perches d'aulne de 48 centimètres de grosseur au gros bout et de toute longueur	9.5
Ce qui fait pour le trajet entier 1 fr. 0.8 cent. ou 1 liv. 0 s. 1. d.	
De bottes de brins de bouleau.	*un quart en sus.*
D'arbres fruitiers de basse tige	*les trois quarts.*
D'arbres fruitiers de haute tige	28.5
De bottes d'osier blanc	19
De bottes d'écorce à faire du tan.	76
De jantes à faire des roues	33
De coterets, fagots à deux liens et bourrées.	16.5

(1) La corde vaut 3.835 mètre-cubes; or, 1 : 3.835 :: 63.67 : 244.16, ou 2 liv. 8 s. 10 d.

(2) Preuve, 1000 litres : 228 :: 350.22 centimes : 79.8 = 15 s. 11 d.

	Centimes.
De sabots.	13
Ce qui fait pour le trajet entier 1 franc 38 centimes.	
Ce qui revient pour la grosse ou les 12 douzaines, à 1 fr. 98.7 centim. (1).	
UN TRAIN OU RADEAU de 27 mètres de longueur (environ 14 toises) paiera, savoir;	
De bois de chauffage.	3 fr. 39
De planches de chêne et de sapin	5 fr. 66
De bois quarrés	7 fr. 6
Les trains plus longs à proportion.	
BATEAU de charbon de terre de la tenue de 60 centimètres d'eau (environ 22 pouces) non compris le fonds.	2 fr. 36
Ce qui fait pour le trajet entier 25 francs 4 cent.	
De cendres lessivées, *dites* charrées	*même droit.*
De bois de chauffage, même tenue d'eau .	3 fr. 39
De bois de grume, même tenue.	4 fr. 71
De moellons et plâtre, même tenue	3 fr. 77
De foin, châtaignes ou marrons, même tenue	5 fr. 66
De pierre de taille, de poterie, même tenue.	
De bois de charronnage, même tenue. . .	6 fr. 6
De marbre, même tenue	
De fruits, même tenue.	
De bois quarrés (même tenue)	7 fr. 6
De bois de fente, merrain, sabots, planches, même tenue	7 fr. 54
De sceilles et boissellerie, même tenue .	
De bétail, même tenue	
D'ardoises, même tenue	11 fr. 31
De canons, même tenue	
BATEAU A BASCULE de poissons, à la tenue de 60 centimètres d'eau, paiera par double décimètre de tillac	17.5
Ce qui fait pour le trajet entier 1 franc 86 centimes.	

(1) 100 : 144 :: 138 : 198.7 centim., ou 1 liv. 19 s. 8 d.

CENTIMES.

Ce qui revient par pied de tillac, à 3 l. 10 s. 4 d. (1).

UN BATEAU de 160 décimètres de longueur (environ 8 toises) paiera . . . . . 2 fr. 82

Ce qui fait pour le trajet entier 29 francs 92 centimes.

De 185 décimètres (environ 9 toises et demie) . . . . . 4 fr. 23

Ce qui fait pour le trajet entier 44 francs 39 centimes.

De 205 décimètres (environ 10 toises et demie) . . . . . 5 fr. 18

Ce qui fait pour le trajet entier 54 francs 98 centimes.

De 215 décimètres (environ 11 toises) . . 5 fr. 65

Ce qui fait pour le trajet entier, 59 francs 96 centimes.

Tous bateaux qui tiendront plus de 60 centimètres d'eau, paieront par chaque double centimètre d'augmentation. 70

Ce qui fait pour le trajet entier 7 francs 42.9 centim.

Ce qui revient par pouce à 10 liv. 1 s. (2).

BATEAU VIDE. 94

Ce qui fait pour le trajet entier, 9 francs 97.6 centim.

LE MÈTRE-CUBE de moellons. 17

Ce qui fait pour le trajet entier, 1 franc 80.4 centimes.

Ce qui revient, par toise cube, à 13 liv. 6 s. 9 d. (3).

De pierre de taille 34

Ce qui fait pour le trajet entier 3 francs 60.84 centim.

---

(1) 0 pi. 61589 (valeur du double décimètre) : 1 :: 185 : 302 centimes, ou 3 liv. 0 s. 4 d.

(2) 0.7391 pouce (valeur de deux centimètres) : 1 :: 742.9 : 1005, ou 10 liv.

(3) 0.1352 to. c. (valeur du mètre-cube) : 1 :: 180.4 : 1334 cent., ou 13 liv. 6 s. 9 d.

	Centimes.
Ce qui revient pour le pied cube, à 2 s. 5 d. (1).	
De marbre brut . . . . . *le double.*	
Le cent de carreaux de marbre poli	46.5
Ce qui fait pour le trajet entier 4 francs 93.5 centim.	
Les marbres ouvragés, comme tables, dessus de commodes, tablettes, etc. à proportion des carreaux.	
Les statues et autres ouvrages de sculpture en marbre et en pierre paieront au poids.	
Meule de Moulin	94
Ce qui fait pour le trajet entier 9 francs 97.6 centim.	
Meule de coutelier de 4 décimètres de diamètre (environ 14 pouces)	2
Ce qui fait pour le trajet entier, 21.22 centimes.	
Les autres grandeurs à proportion.	
Le millier d'ardoises quarrées	19
Ce qui fait pour le trajet entier, 2 fr. 1 c.	
D'ardoises rousses	38
Le kilolitre de toute espèce de bled	30
Ce qui fait pour le trajet entier 3 francs 18.39 centimes.	
Ce qui revient, par muid, mesure d'Orléans, à 1 liv. 4 s. 2 d. (2).	
D'avoine	19
Ce qui fait pour le trajet entier 2 francs 1,6 centim.	
Ce qui revient par muid d'Orléans, à 15 s. 3 d.	
De haricots, pois, fèves, lentilles, vesces, chenevis et millet. . . . . *un tiers en sus.*	
Les farines paieront au poids.	

(1) 50461 pouces-cub. (valeur du mètre-cube) : 1728 (valeur du pied-cube) :: 360.84 : 12.35, ou 2 s. 5 d.

(2) Le muid d'Orléans répond à 380 litres ; or, 1000 : 380 :: 318.39 : 120.9, ou 1 liv. 4 s. 2 d.

	Centimes.
Saumon salé et frais, par *gome* ou demi-poinçon de la capacité de 114 litres.	7.5
Ce qui fait pour le trajet entier 15 s. 10 d.	
Harengs salés et frais par feuillette, de la capacité d'environ 57 litres.	*moitié.*
Morue verte, par cent (à 66 poignées ou couples pour le cent)	28
Ce qui fait pour le trajet entier 2 liv. 19 s. 5 d.	
Par poinçon ordinaire.	14
Par futaille *dite* gros poinçon	*un tiers en sus.*
La merluche paiera au poids.	
Le kilolitre de sel	26
Ce qui fait pour le trajet entier 2 francs 76.9 centim.	
Ce qui revient pour les dix muids et demi, chacun de 192 boisseaux, mesure de Paris, à 70 liv. 9. 9 d. (1).	
Le cent de carpes au-dessous de 32 centimètres . .	52
Ce qui fait pour le trajet entier 5 francs 51.8 centim.	
De carpes de 32 centimètres et au-dessus .	94
Ce qui fait pour le trajet entier 9 francs 97.6 centim.	
De brochets au-dessous de 32 centimètres.	52
De brochets de 32 à 40 centimètres . . .	1 fr. 3
Ce qui fait pour le trajet entier, 10 francs 93 centim.	
De brochets de 40 à 50 centimètres . . .	2 fr. 7
De brochets de 50 centimètres et au-dessus.	3 fr. 77
Ce qui fait pour le trajet entier 40 francs 1 centime.	

Les marchandises et denrées qui ne sont énoncées au présent tarif, paieront les droits suivant les articles auxquels elles ont le plus de rapport.

---

(1) Le muid répond à 2.434 kilolit. : les dix muids et demi font 25.55 kil. ; or, 1 kil. : 25.55 :: 276.9 cent. : 7049, ou 70 liv. 9 s. 9 d.

2 62

Les matières et marchandises, arrivant de Briare ou de Montargis, paieront de plus, comme par le passé, le quinzième des droits fixés pour le trajet entier.

A PARIS, DE L'IMPRIMERIE NATIONALE.
Vendémiaire, an V.